

Straßenbahn in Probstheida

Große Leipziger Straßenbahn [GLSt] – die Blaue – ab April 1896 den elektrischen Straßenbahnbetrieb in Leipzig auf und löste damit die bisherige Pferdebahn ab, die es zu diesem Zeitpunkt in Leipzig seit ungefähr 25 Jahren gab.

Das aus dieser Zeit stammende Streckennetz wurde schrittweise auf elektrischen Betrieb umgestellt und dabei, wenn erforderlich und möglich, zweigleisig ausgebaut.

In Bezug auf Probstheida endete die Strecke bis 1898 am Friedhofsweg. In gleichen Jahr wurde sie bis zum Haupteingang des Südfriedhofs – an der Tabaksmühle – verlängert (01.07.1898).

In Probstheida gab es nie eine Pferdebahn.

Ab 06.10.1896 schloss die Große Leipziger Straßenbahn [GLSt] einen Vertrag mit der zu diesem Zeitpunkt noch selbständigen Gemeinde Probstheida bezüglich des Anschlusses derselben an das Netz der GLSt.

Am 20.12.1900 wurde Probstheida dann an das Streckennetz angeschlossen. Die Endhaltestelle war der Gasthof Probstheida an der Einmündung der Russenstraße in die Preußenstraße. Dort wurde eine Kuppelendstelle errichtet.

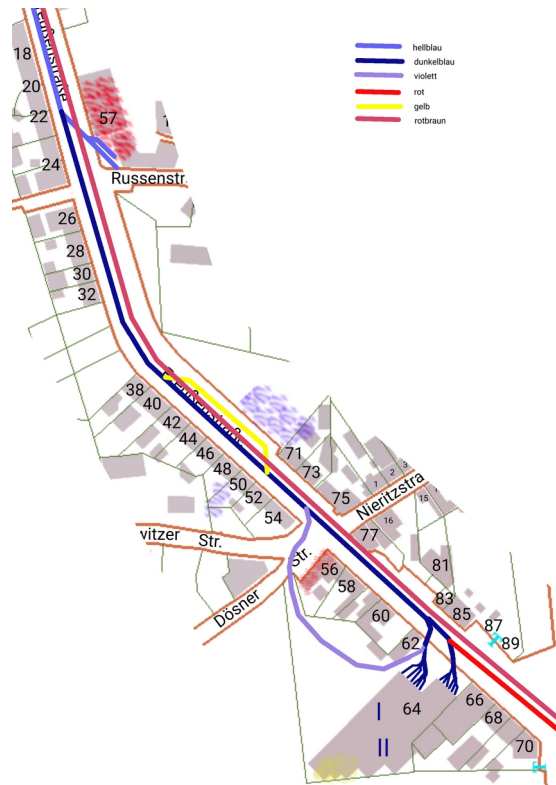
Die Strecke führte eingleisig vom Friedhofsweg über die zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgebaute, weil sehr schmale Reitzenhainer Straße bis zum Gasthof.

Ein einzelnes Gleis von dort führte bis zum Straßenbahnhof Probstheida, Preußenstraße 64, der zeitgleich fertiggestellt wurde, und diente nur zum Ein- und Ausrücken der Züge. Die Wendeschleife (Preußenstraße in Döserer Straße) gab es erst dreizehn Jahre später.

Die Linie nach Probstheida erhielt die Bezeichnung „P“.

Um den Zuschlag für die Anbindung Probstheidas zu erhalten, hatte die GLSt sogar auf den Fahrpreisaufschlag für Fahrten außerhalb der Stadtgrenze Leipzigs verzichtet. Diese Grenze lag damals an der Schönbachstraße. Probstheida wurde erst 1910 eingemeindet.

Straßennamen und
Hausnummern Stand 1943.
(Preußenstraße)



Vom Straßenbahnhof Probstheida war im Jahre 1900 nur die sechsgleisige Halle I (siehe Karte) und daneben ein Freiabstellgleis errichtet worden. Weiterhin gab es ein Verwaltungs- und Wohngebäude (Preußenstraße 62). Als Anbau an die Halle I wurde die Werkstatt errichtet.

Die Halle II wurde am 04.09.1912 zur Nutzung freigegeben. Ab 01.05.1913 konnte die Wendeschleife über die Zufahrt Dösener Straße in Betrieb genommen werden.

Der Linienbetrieb der Linie „P“ wurde am gleichen Tag vom Gasthof Probstheida bis zum Straßenbahnhof verlängert (Zustiegsmöglichkeit).

Die Endhaltestelle befand sich an der Ecke Preußenstraße / Dösener Straße, kurz vor der Wendeschleife.

Die Haltestelle für ausrückende Züge befand sich an der Preußenstraße 77 in Höhe des sogenannten Geldeinnehmerhauses.

Im Jahre 1913 baute die GLSt ihre bis dato eingleisige Strecke im Zuge der Verbreiterung der Reitzenhainer Straße zweigleisig aus. Anlass waren die in diesem Jahr anstehenden Feierlichkeiten: Turn- und Sportfest, Internationale Bauausstellung und Einweihung des Völkerschlachtdenkmals.

Ab 16.07.1913 durfte die Leipziger Straßenbahn [LESt] – die Rote – ein Teilstück der Probstheidaer Strecke von der Schönbachstraße (die damals die Linie 2 der LESt befuhr) bis zur Schlippe zwischen dem Völkerschlachtdenkmal und der Blumenhalle, wo sich eine Kuppelendstelle der LESt befand, mitbenutzen. Dort errichtete die Rote ein Endstellenhäuschen, das zumindest bis Mitte der Neunziger Jahre noch vor sich hin träumte.

Ab 01.01.1917 übernahm die GLSt die kleinere Gesellschaft LESt. Damit stand die Notwendigkeit der Vereinheitlichung der „Blauen“ Buchstabenlinien und „Roten“ Nummernlinien.

Letztlich wurde die Beschilderung der Straßenbahnen etwa zwischen 1919 und 1922 auf Nummern umgestellt (gleichzeit waren aufwendige technische Umstellungen erforderlich, die die lange Umstellungsdauer begründen).

Damit entfiel das „P“ und mutierte zur „15“.

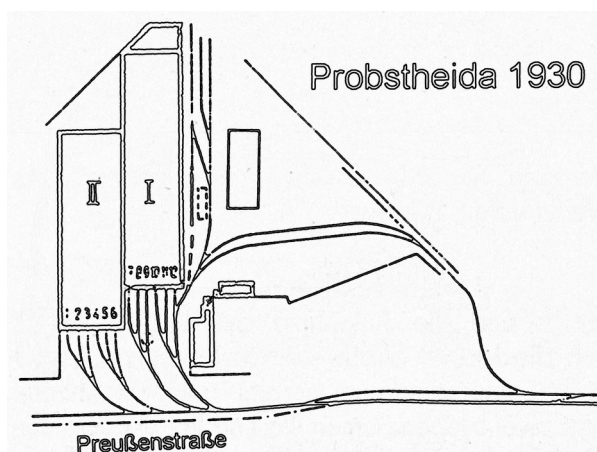
Zwischen 1917 und 1923 hatte die Stötteritzer Linie 6 in Probstheida ihren Heimatbahnhof. In den Jahren 1919 bis 1921 kamen die Linien 18 und 19 hinzu.

1928 wird die Strecke Meusdorf – Liebertwolkwitz eingeleisig in Betrieb genommen. Ein späterer zweigleisiger Ausbau im Zuge des Ausbaus der Preußenstraße stand im Raume, wurde aber nie realisiert.

Im gleichen Jahr (1928) wird der letzte Abschnitt der Reitzenhainer Straße auf zweigleisigen Betrieb umgestellt.

Ab Dezember 1928 kam die 25 auf die Strecke Probstheida – Meusdorf – Liebertwolkwitz. Die 15 wurde bis Meusdorf verlängert.

1929 wurden in der Gleisschleife Probstheida eine Umfahrung und weitere Abstellgleise neben der Halle I und an der Einfahrt zur Wendeschleife angelegt.



Ab 22.11.1937 gibt es eine Busverbindung (Bus H) zwischen Stötteritz über Holzhausen – Russenstraße nach Probstheida. Sie wird 1945 kriegsbedingt eingestellt. Die Verlängerung von Holzhausen nach Probstheida wurde nach der Wiederinbetriebnahme nicht mehr bedient.

Die Kriegssereignisse

Da viele Schaffner zum Kriegsdienst eingezogen wurden, mußten sie frei werdenen Arbeitsplätze mit „Arbeitsmaiden“ (dienstverpflichtete junge Mädchen) besetzt werden. Für die Straßenbahn wurde ein Barackenlager an der Naunhofer Straße, gegenüber dem Sportplatz errichtet. Ein Teil der Arbeitsmaiden war auch im Gasthof „Stern“ in Lößnig untergebracht.

Beim Luftangriff vom 4.12.1943 wurde das Barackenlager an der Naunhofer Straße schwer beschädigt, allerdings hauptsächlich der Teil, der der HJ zur Verfügung gestellt wurde.

Ab 1943 wird im Straßenbahnhof Probstheida eine Gastankstelle für Busse eröffnet. Kriegsbedingt steht für zivile Zwecke (wie den Nahverkehr) kein Benzin zur Verfügung. Eine Reihe Busse der LVB wird auf unkomprimierten Stadtgasbetrieb umgerüstet. Sie erhalten einen Ballon als Gasbehälter auf dem Dach (in einer Sperrholzverschalung). Zusätzlich erhalten die Busse Anhänger mit Gasbehältern.

Nach dem Luftangriff vom 04.12.1943 ruhte der Verkehr auf allen Linien bis 07.12.1943. Es wurde auch der Straßenbahnhof Probstheida getroffen; die Werkstatträume, die sich im hinteren Bereich der Halle I befanden, brannten aus. Der Schaden wurde erst zwischen 1945 und 1947 behoben. Glücklicherweise wurden die Hallen beim Luftangriff nicht weiter beschädigt.

Noch am 18.01.1944 war die direkte Verbindung der Linie 25 im Zuge der damaligen Hospitalstraße vom Ostplatz zur Innenstadt unterbrochen.

Ab 15.01.1945 verkehrt die Linie 15 nur noch im Berufsverkehr.

Ab 28. 02.1945 besteht ab Kregelstraße keine Verbindung mehr nach Probstheida. Die Linie 25 pendelt zwischen Liebertwolkwitz und Friedhofsweg. Die Linie 15 endet (von Lindenau kommend) an der Riebeckstraße.

Nach Einmarsch der Amerikaner ruhte der Straßenbahn- und Busverkehr vom 17.04. bis 27.04.1945.

Die Amerikaner nutzen den Straßenbahnhof Probstheida als Internierungslager (Sammellager) für Kriegsgefangene.

Ab 16.05.1945 ist der Straßenbahnhof Probstheida wieder mit dem Streckennetz verbunden nachdem die Verbindung Höhe Kregelstraße durch Bombeneinwirkung unterbrochen war. Der Verkehr von Probstheida nach Liebertwolkwitz steht ab 11.07. wieder.

Ab 07.02.1946 wird die Linie 8 nicht mehr in Probstheida stationiert.

Zwischen 1947 und 1950 wird der Betrieb der Linie 15 für 3 Jahre eingestellt.

DDR

Ab 01.01.1951 wurde die Linie 18 von Probstheida aus nach Böhlitz – Ehrenberg eingesetzt. Die 21 fährt von Eutritzsch nach Meusdorf (über Probstheida).

1952 wird der Streckenabschnitt unmittelbar vor dem Straßenbahnhof Probstheida bis Höhe Einmündung Nieritzstraße mit einem zweiten Gleis versehen.

Dieser Abschnitt war 1928 beim der Verlängerung der Trasse nach Liebertwolkwitz aus Kostengründen eingleisig belassen worden. Das neue zweite Gleis führt auf der rechten Fahrbahnseite direkt am Fußweg entlang und sorgte damit für Verkehrsprobleme beim Kfz-Verkehr. Die Ausfahrt aus dem Straßenbahnhof Probstheida durfte nicht ohne die Sicherung durch einen Signalposten (mit roter Kelle und ggf. roter Signallampe) erfolgen.

Mit dem zweigleisigen Ausbau wurden u.a. Probleme adressiert, die durch die intensive Nutzung des Bruno-Plache Stadions für Massenveranstaltungen, Radsport und Fußball auftraten. Beim Schluss einer Veranstaltung wälzte sich eine Menschenmenge zur Straßenbahn. Sie konnte nicht durch einen einzelnen Wagenzug aufgenommen werden, so dass sich die Praxis einbürgerte, kurz vor Schluss einer Veranstaltung mehrere Wagenzüge hintereinander auf dem stadtauswärtigen Gleis bereitzustellen und den laufenden Verkehr im Gegenverkehr auf dem landwärtigen Gleis im Gegenverkehr abzuwickeln.

Vor Installation des zweiten Gleises vor dem Straßenbahnhof, das diese bereitstellung mehrerer Wagenzüge ermöglichte, konnte höchstens ein einzelner Einsatzzug auf dem dritten Zusatzgleis (gelb) zwischen Preußenstraße 73 und Einmündung Russenstraße bereitgestellt werden. Das dritte Gleis wird Mitte der sechziger Jahre entfernt.

Ab 01.10.1953 wurde die Linienführung der 25 auf Philipp-Reiß-Straße – Probstheida geändert.

Im Jahre 1958 wurde die Buslinie Probstheida – Dösen in Betrieb genommen (Linie D). Es kamen vorwiegend Doppelstockbusse vom Typ Do 56 zum Einsatz.

Die Endhaltestelle Probstheida der Buslinie war in der Bockstraße / Ecke Leninstraße auf einem Stück Fahrbahn zwischen einer Verkehrsinsel und dem stadtauswärtigen Fußweg der Leninstraße. Im gleichen Jahr 1958 wurde die Linie 29 ab dem 01. Dezember bis Probstheida verlängert. Die 29 war bis 01.10.1962 hier stationiert.

Ab 01.12.1962 fand die Linie 20 in Probstheida ihre Heimat.

Zwischen 1962 und 1963 wurde am Straßenbahnhof Probstheida ein Wartehäuschen in Betrieb genommen. Es enthielt auch einen Kiosk und eine Telefonzelle.

1965 wird die Endstelle der Linie 21 zum Friedhofsweg zurückgezogen.

Der Straßenbahnhof Probstheida verliert seine Selbständigkeit und wird verwaltungstechnisch an Reudnitz angegliedert.

Ab 01.06.1969 wurde die Endstelle der 25 von Probstheida zum Friedhofsweg zurückverlegt. Reudnitz wird der neue Heimatbahnhof für die Linie 25.

Am gleichen Tage wurde die Linie 18 eingestellt. Die Linie 21 wurde wieder bis Probstheida geführt.

Im Jahre 1968 war noch vorgesehen, den Straßenbahnhof Probstheida für die neu kommenden Tatra-Züge umzurüsten. Dazu kam es dann aber nicht, weil Probleme mit dem Kfz-Verkehr (Transport von Betonfertigteilen für den Wohnungsbau durch Schwerlast-LKW in der Ortslage Liebertwolkwitz vom Betonwerk bei Naunhof) und die nicht besonders hohe Auslastung der Straßenbahnen eine Verlegung (Neubau) der Straßenbahnstrecke in Liebertwolkwitz indiskutabel machten.

Ab 1971 wird der Straßenbahnbetrieb von Probstheida nach Liebertwolkwitz eingestellt, d.h. auf Omnibusbetrieb umgestellt.

Die Linie 15 erhält ab 01.08.1973 die neuen Tatrazüge.

Am gleichen Tage wird der Straßenbahnhof Probstheida geschlossen. Er wird zum Busbahnhof umgebaut.

Im Jahre 1979 wurde eine Bus-Waschanlage in Betrieb genommen.

1981 wird an dem nunmehrigen Busbahnhof Probstheida eine Tankstelle errichtet.

1988 erfolgt die Erweiterung der Wendeschleife auf drei Gleise, um den gewachsenen Anforderungen bei Sportveranstaltungen im Bruno-Plache-Stadion Rechnung tragen zu können.

Ab 2001 wird die Wendeschleife in Probstheida nur noch gelegentlich genutzt.

Sie wird erst 2008 im Zuge des Ausbaus der Prager Straße entfernt.

Der ehemalige Straßenbahnhof (die Hallen) befindet sich ab jetzt nicht mehr im Eigentum der LVB.